

## 事後評価調書(案)

I 事業概要						
事業名	交通安全対策事業(交差点改良事業)					
地区名	一般国道 247号					
事業箇所	知多郡武豊町大字 <sup>ふき</sup> 富貴地内					
事業のあらまし	<p>一般国道 247号は名古屋市を起点として、知多半島を周回し、三河湾臨海部を抜けて豊橋市を終点とする総延長約 151.3km の主要幹線道路である。</p> <p>本事業区間内には武豊町立<sup>ふき</sup>富貴小学校があり、一部区間は通学路として指定されているが、交差点に歩行者の滞留スペースが十分になく、歩道が未設置または狭隘であったことから、事故発生が危惧されていた。また、本事業区間は右折車線がない 2 車線の道路であるため、右折待ち車両による直進阻害が発生しており、無理な運転をする車両と歩行者等の接触についても危惧されていた。</p> <p>そこで、危険通学路の解消、歩行者等の安全性確保を目的として、交差点改良を実施したものである。</p>					
事業目標	<p><b>【達成(主要)目標】</b></p> <p>①危険通学路の解消 ②歩行者等の安全性確保</p> <p><b>【副次目標】</b></p> <p>—</p>					
事業費	事業費	内訳				
	8.41 億円	□工事費 1.41 億円, □用補費 6.71 億円, □その他 0.29 億円				
事業期間	採択年度	2008 年度	着工年度	2008 年度	完成年度	2014 年度
事業内容	自転車歩行者道設置を含む交差点改良 延長 L=0.31km、幅員 W=16.5~17.5m					
II 評価						
①事業目標の達成状況	1) 主要目標の達成状況	<p><b>【達成状況】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業区間は、<sup>ふき</sup>富貴小学校の通学路に指定されている。これまで、歩道が未設置または狭隘であったことから、児童に係る事故発生が危惧されていた。事業後は、広い歩道が設置されたことで、危険通学路が解消され、児童等が安全に通学できるようになった。</li> <li>交差点に歩行者の滞留スペースが十分になかったため、歩行者等が絡む事故の発生が危惧されていたが、事業実施後は交差点の滞留スペースが確保され、歩行者等の安全が確保された。</li> <li>事業採択時(2008~2011年)は4年間に14件(3.5件/年)の死傷事故が発生していたが、整備後(2014~2017年)は4年間で10件(2.5件/年)と減少している。なお、歩行者関連の死傷事故は、事業採択時に1件だったものが、整備後は事故発生していない。</li> <li>本事業区間は右折車線がない 2 車線道路で、右折待ち車両による直進阻害が発生していたが、事業実施により右折車線が設置され、直進阻害が無くなり車両が円滑に通行することで、歩行者が安全に横断することができるようになった。</li> </ul> <p><b>【達成状況に対する評価】</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業実施後の歩行者等交通量は増加しているものの、歩行者関連の死傷事故は発生しておらず、安全が確保されている。また、<sup>ふき</sup>富貴小学校へのヒアリングでは、「車の往来が多い中で歩道が整備され、通学児童(56名)が信号待ちする空間が生まれ、安全性が向上したとを感じる」との回答を得た。</li> <li>右折車線が整備されたことで、交通が円滑化した。事業者に対するヒアリングでは、業務用車両が本路線に進入する際に、以前より左右の見通しが良くなり、歩行者等の確認がしやすくなったとの評価を得ている。</li> </ul>				

	2) 副次目標の達成状況	<p>【達成状況】 —</p> <p>【達成状況に対する評価】 —</p>																																								
②事業効果の発現状況		<p>【費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化】</p> <table border="1" data-bbox="443 369 1364 728"> <thead> <tr> <th colspan="2"></th> <th>事業採択時</th> <th>実績</th> <th>備考</th> </tr> <tr> <th colspan="2">事業期間</th> <th>2008～2011</th> <th>2008～2014</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="4">事業費 (億円)</td> <td>工事費</td> <td>1.1</td> <td>1.4</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地補償費</td> <td>5.7</td> <td>6.7</td> <td></td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>0.3</td> <td>0.3</td> <td></td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>7.1</td> <td>8.4</td> <td>1.3 (+18%)</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">効果の 算定要因</td> <td></td> <td>—</td> <td>—</td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>【事業期間に対する評価】 本事業は、2011年度に事業完了予定であったが、用地取得が難航し、期間を要したため、事業の完了は2014年度となった。 本事業の事業期間については、著しく長期化していないことから、概ね妥当である。</p> <p>【事業費に対する評価】 事業費は事業採択時と比較し、1.3億円(18%)の増額となった。要因としては、補償費の再精査等によるものである。事業費の増額は18%にとどまり、事業採択時の事業費の設定は概ね妥当である。</p> <p>【効果の算定要因に対する評価】 本事業の目的は、道路利用者の安全確保を目的としていることから、走行時間短縮や走行経費減少に基づく費用便益は算出していない。</p> <p>【貨幣価値困難な評価】 事業完了後の4年間、事業区間での通学児童をはじめとした歩行者や自転車の関係する事故は発生していないことから、歩行者等の通行空間の安全を確保し、危険通学路も解消されたものと考えられる。</p>			事業採択時	実績	備考	事業期間		2008～2011	2008～2014		事業費 (億円)	工事費	1.1	1.4		用地補償費	5.7	6.7		その他	0.3	0.3		合計	7.1	8.4	1.3 (+18%)	効果の 算定要因		—	—									
			事業採択時	実績	備考																																					
	事業期間		2008～2011	2008～2014																																						
	事業費 (億円)	工事費	1.1	1.4																																						
		用地補償費	5.7	6.7																																						
その他		0.3	0.3																																							
合計		7.1	8.4	1.3 (+18%)																																						
効果の 算定要因		—	—																																							
③事業実施による環境の変化		<p>本事業の実施により、通学児童をはじめとした歩行者等の安全が確保され、道路の利用環境が改善された。</p>																																								
<b>Ⅲ 対応方針（案）</b>																																										
今後の事後評価の必要性		<p>初期の事業目標を達成しており、今後の事後評価の必要性はないものとする。</p>																																								
改善措置の必要性		<p>事業目標に対する効果が十分に発現しており、新たな課題もみられないため、改善措置の必要性はないものとする。</p>																																								
同種事業に反映すべき事項		<p>・他課事業（歩道設置）と連動して事業実施することで、地域として広域かつ効果的な整備ができた。</p>																																								
<b>Ⅳ 事業評価監視委員会の意見</b>																																										
<b>Ⅴ 対応方針</b>																																										